

Protokoll:	Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik des Gemeinderats der Landeshauptstadt Stuttgart	Niederschrift Nr.	324
		TOP:	28
Verhandlung		Drucksache:	586/2020
		GZ:	SWU
Sitzungstermin:	22.09.2020		
Sitzungsart:	öffentlich		
Vorsitz:	BM Pätzold		
Berichterstattung:	-		
Protokollführung:	Frau Schmidt / fr		
Betreff:	Machbarkeitsstudie Radschnellverbindungen in der Landeshauptstadt Stuttgart		

Vorgang: Ausschuss für Stadtentwicklung u. Technik v. 21.07.2020, öffentl., Nr. 247
Ergebnis: Vertagung

Ausschuss für Stadtentwicklung u. Technik v. 28.07.2020, öffentl., Nr. 285
Ergebnis: mehrheitliche Zustimmung

Beratungsunterlage ist die Vorlage des Referats Städtebau, Wohnen und Umwelt vom 06.07.2020, GRDRs 586/2020, mit folgendem

Beschlussantrag:

1. Die Machbarkeitsstudie zu Radschnellverbindungen in der Landeshauptstadt Stuttgart wird zur Kenntnis genommen und soll als Rahmenplanung in das Radverkehrskonzept der Landeshauptstadt Stuttgart integriert werden.
2. Die Verwaltung wird beauftragt, im Rahmen der vorhandenen personellen Ressourcen mit der Vorplanung erster Projekte zur Umsetzung des Radschnellverbindungsnetzes zu beginnen.

3. Die Verwaltung wird beauftragt, für die Haushaltsplanberatungen 2022/23 den zukünftigen Personal- und Haushaltsmittelbedarf, der zur Umsetzung des Radschnellverbindungsnetzes notwendig ist, anzumelden.

Vor Eintritt in die Aussprache teilt BM Pätzold mit, es gebe noch vier Termine in verschiedenen Stadtbezirken für die Diskussion vor Ort sowie mit sachkundigen Bürgerinnen und Bürgern.

StRin Dr. Lehmann (90/GRÜNE) unterstützt den Versuch der Politik, den zunehmenden Radverkehr zu ordnen und zu kanalisieren. Radschnellwege generierten zudem mehr Radverkehr, und dies sei das angestrebte Ziel. In der Diskussion um den Radverkehr komme es leider regelmäßig zu Missverständnissen. Wenn Radschnellverbindungen durch Wohngebiete geführt würden, gehe es nicht darum, dass Anwohner/-innen nicht mehr zu ihren Häusern kommen und Autos ausgesperrt werden. Sie hoffe darauf, dass durch ein vergrößertes Radwegeangebot sich mehr Menschen für das Rad als Verkehrsmittel entschieden. Wichtig sei eine gute Organisation der Knotenpunkte, um Sicherheit für die Radfahrer/-innen zu schaffen. Die Stadträtin schlägt prioritär eine Parallelstrecke zum Schlossgarten (Cannstatter Straße - Reitzensteinstraße) vor, um den starken Fuß- und Radverkehr im Schlossgarten zu entzerren. Außerdem fehle eine Verbindung zur Stuttgarter Universität.

Für eine Verbesserung der Radwegestrukturen in Stuttgart spricht sich StR Kotz (CDU) aus. In der Tat stelle der Schlossgarten aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens ein Problem dar; entsprechende Verbesserungen - insbesondere hinsichtlich Radschnellverbindungen - seien zu begrüßen. Die Vorlage sei als Übersicht möglicher Strukturen zu verstehen; Detailfragen müssten im Gemeinderat und in den Bezirksbeiräten diskutiert werden. Daher stehe heute die Kenntnisnahme im Vordergrund. Gegenüber StRin Dr. Lehmann merkt er an, entscheidend sei, mit welcher Haltung an dieses große Projekt herangegangen werde. Dies habe viel damit zu tun, wieviel Akzeptanz in der Stadtbevölkerung für dieses Thema gewonnen werden könne. Durch den Bau von Radwegen dürfe so weit wie möglich kein anderer Verkehrsträger beeinträchtigt werden, denn alle Verkehrsteilnehmer benötigten eine bessere Infrastruktur. Bei strittigen Fragen müsse entsprechend abgewogen werden. Als Beispiel nennt er die Cannstatter Straße, in der es einen Gehweg mit einer "gewaltigen Breite" gebe, auf der aber kaum Fußgänger zu sehen seien. An dieser Stelle könne additiv ein Radstreifen eingerichtet werden. Wenn mit einer solchen Herangehensweise gearbeitet werde, könne mit großer Zustimmung des Gemeinderates und der Bevölkerung gerechnet werden.

Radschnellwege sind für StR Ozasek (Die FrAKTION LINKE SÖS PIRATEN Tierchutzpartei) ein Premiumprodukt, das eine wichtige Weiterentwicklung der Radinfrastruktur darstelle und Ausdruck einer "echten" Fahrradstadt sei. Es gelte, möglichst nah an den Qualitätsstandards des Landes zu bleiben. Der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club (ADFC) habe einen umfangreichen Katalog an Ideen (zwei zusätzliche Radialrouten, Zufahrt zur Universität, höhere Standards am Innenstadtring etc.) vorgelegt; er wolle wissen, wie mit diesem nun umgegangen werde. Eventuell könne die Vorlage entsprechend ergänzt werden.

Die Bedeutung der Machbarkeitsstudie honoriert StRin Schanbacher (SPD). Diese erschließe zum Teil ein ganz neues Radverkehrsnetz und verdeutliche die Anbindung an das Umland. Sie stelle einen elementaren Schritt hin zu einer Verkehrswende dar.

Wichtig sei die ordentliche Ausstattung der Knotenpunkte für einen guten Verkehrsablauf und eine gute Beschilderung. Radschnellwege sollten eine gleichwertige Verbindung gegenüber dem Auto darstellen. Es gehe nicht darum, Autos zu verdrängen, der Ausbau der Radwege dürfe aber zukünftig nicht hintenanstehen. Sie fordert eine gute Sicherheit für die Strecken, denn diese würden nicht nur von "Mutigen" genutzt. Sie wolle wissen, ob genügend personelle Ressourcen für die Umsetzung zur Verfügung stehen. Sie regt an, Anschlüsse an die Universität, nach Schmiden und Vaihingen/Enz zu prüfen. Eine Diskussion der Vorlage könne im Unterausschuss Mobilität gemeinsam mit den sachkundigen Bürgerinnen und Bürgern erfolgen. Abschließend bittet die Stadträtin um eine Aussage, wie mit der Stellungnahme des ADFC umgegangen werde.

Unterstützung zur Machbarkeitsstudie signalisiert StR Serwani (FDP). Kritisch sieht er jedoch den Betrag von 1,2 Mio. Euro pro Kilometer; dies müsse sich in der Qualität der Strecken widerspiegeln. Er fordert eine Beteiligung von Verbänden und Anwohnerinnen und Anwohnern bei der Wegeführung und Ausgestaltung. Von einer engen Verzahnung zwischen Region, Land und Stadt bei dieser Thematik geht der Stadtrat aus. Zusätzliches Personal sei selbstverständlich. In der Cannstatter Straße seien die Bürgersteige breit genug, um einen qualitätsmäßig hohen Radschnellweg einzurichten.

Für StR Zeeb (FW) ist die Studie hilfreich, damit sich die Bevölkerung ein Bild von Radschnellwegen machen könne. Er bitte alle Beteiligten, die Thematik mit Augenmaß zu bearbeiten, denn alle Bürger/-innen seien gleichberechtigt. Diese Gleichberechtigung gelte für fahrenden und ruhenden Autoverkehr, für Radfahrer/-innen sowie für Fußgänger/-innen und sei unbedingt zu beachten. Für ihn sei aktuell die Sicherung von Arbeitsplätzen wichtiger als die Einrichtung von Radverbindungen.

Das Kosten-Nutzen-Verhältnis von Radschnellverbindungen bringt StR Goller (AfD) in die Diskussion ein. Wenn Fahrspuren weggenommen würden, bedeute dies Schäden für die bestehende Infrastruktur. Er plädiere stets für ergebnisoffene Studien, befürchte aber, die Studie zu Radschnellwegeverbindungen diene einer "Salamitaktik des Autorückbaus" in Stuttgart. Gleichberechtigung sei nicht gegeben.

Für BM Pätzold ist die Machbarkeitsstudie die Grundlage, um die Radschnellverbindungen als neuen Bestandteil des Netzes einzubinden. Selbstverständlich müsse eine intensive Diskussion zur Umsetzung folgen. Die konkrete Flächenaufteilung stehe derzeit noch nicht fest. Die Anregung des ADFC werde in die weiteren Beratungen aufgenommen. Wichtig sei der heutige Beschluss, mit der Machbarkeitsstudie in die Umsetzung zu gehen. Die Frage nach Personal sei darin enthalten. Für die nächste Schwerpunktsetzung Radverkehr des Unterausschusses Mobilität kündigt der Vorsitzende die Radschnellverbindungen als wichtiges Thema an. Er verweist auf zwei Veranstaltungen, an denen Vertreter der angrenzenden Landkreise, sachkundige Bürger/-innen sowie Vertreter des Gemeinderates teilgenommen hätten, um die Zwischenergebnisse zu diskutieren. Es werde sicherlich weitere Änderungen oder Ergänzungen geben, da es sich um ein "lernendes Programm" handle. Gegenüber StR Goller merkt an, der Umbau der Mobilität bzw. die Verkehrswende sei kein alleiniges Thema der Landeshauptstadt. Größere Städte wie Paris und London gingen die Thematik in anderem Umfang an. Stuttgart gehe durchaus mit Augenmaß vor, und es gebe eine umfangreiche, gemeinsame Diskussion zwischen allen Beteiligten. Die Verwaltung trage keine "ideologische Brille". Es müsse zur Kenntnis genommen werden, dass der Radverkehr stetig zunehme. Er verweist auf die neue Verbindung aus Böblingen kommend, die sehr gut angenommen werde. Die Machbarkeitsstudie enthalte Annahmen und Untersuchungen, die

einen entsprechenden Bedarf nachwiesen und denen entgegengekommen werden sollte. Dies müsse in eine Gesamtbetrachtung aller Verkehrsarten eingebunden werden.

StR Goller greift die Beispiele London und Paris auf, die infrastrukturell kollabiert seien, und wo im Zentrum kein mittelständisches Leben mehr stattfindet. Dies seien die Folgen zentralisierter Wirtschaft über Jahrhunderte hinweg. Dies gelte für Deutschland nicht. Zur Studie merkt er an, auch gute Dinge könnten Schäden verursachen, indem sie Besseres verhinderten. Angesichts der aktuellen Krise bestehe keine Priorität für Themen wie Radverbindungen, auch wenn er dessen Ausbau grundsätzlich befürworte.

Der Ausbau der Radwege sei in vielen Kommunen ein wichtiges Thema, so BM Pätzold. Dies sei eine Investition in die Verkehrsinfrastruktur. Bei der Stadt würden interessante Stellen auf dem Arbeitsmarkt angeboten, die dazu führten, sichere und zuverlässige Arbeitsplätze zu schaffen. Gerade in der Krise müsse - angesichts des Rückzuges privatwirtschaftlicher Unternehmen - neben der Verkehrsinfrastruktur auch in andere Strukturen investiert werden. In den Haushaltsberatungen würden die Möglichkeiten entsprechend diskutiert. Das Thema "Rad" sei zudem ein wirtschaftlicher Faktor. Als Beispiel nennt der Vorsitzende die Firma Bosch, die den weltweit führenden Peledec-Motor herstelle. Er sei stolz darauf, dass dieses Element aus der Region komme und sich mit einer sehr hohen Qualität durchgesetzt habe. Dies dürfe in der breiten Betrachtung nicht vergessen werden.

StR Ozasek verweist auf die breite politische Mehrheit, die eine Fahrradoffensive befürworte. Es gehe um hervorragend investiertes Geld und eine sehr positive Kosten-Nutzen-Analyse. Dies in die Umsetzung zu bringen, genieße höchste Priorität. An den Vorsitzenden richtet er die Frage, wie die Thematik zukünftig personell weiterbearbeitet werde. Bisher gebe es lediglich die befristete Stelle im Programm "Saubere Luft". Er schlägt vor, zukünftig die verkehrsplanerische Thematik an die Bürokooperation Via und Bernard auszulagern. So könne ein jahrelanger Stillstand vermieden werden.

Gegenüber StR Ozasek merkt BM Pätzold an, der Verwaltung liege viel daran, in die Umsetzung einzusteigen. Nichtsdestotrotz habe der Stadtrat Wert auf eine intensive Diskussion gelegt, die in den eingangs genannten vier Veranstaltungen erfolgen werde. Es müsse zunächst die Machbarkeitsstudie an sich beraten werden, dann folge die Umsetzung.

Herr Hemmerich (ASW) ergänzt, eine Vielzahl von parallelen Planungen laufe bereits. Selbstverständlich würden bei allen Überlegungen alle Verkehrsarten gemeinsam betrachtet. Als Beispiel nennt er das Eiermann-Areal, für welches der Radschnellweg berücksichtigt werde. Bei einzelnen Projekten, wie der Nürnberger Straße, werde schon mit dem Radschnellwegestandard geplant. Die Idee, sich externer Kapazitäten zu bedienen, sei vorhanden und werde praktiziert. Diesbezüglich verweist er auf die Nord-Süd-Straße, bei der eine Voruntersuchung extern bearbeitet werde. Eine Direktvergabe an Via/Bernard sei nicht möglich, da man an das Vergaberecht gebunden sei. Dies werde aber sicherlich ein Baustein sein, da einzelne Projekte sehr komplex seien. Er betont die Länge des Radschnellwegenetzes von 102 Kilometern, für die mit einem Zeitraum von bis zu 30 Jahren bis zur vollständigen Umsetzung gerechnet werden müsse. Entsprechende personelle Kapazitäten müssten in den Haushaltsplanberatungen geschaffen werden.

Nachdem sich keine weiteren Wortmeldungen mehr ergeben, stellt BM Pätzold fest:

Der Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik beschließt einstimmig wie beantragt (1 Enthaltung).

Zur Beurkundung

Schmidt / fr

Verteiler:

- I. Referat SWU
zur Weiterbehandlung
Amt für Umweltschutz
Amt für Stadtplanung und Wohnen (5)

- II. nachrichtlich an:
 1. Herrn Oberbürgermeister
 2. S/OB
Strategische Planung
S/OB-Mobil
 3. Referat AKR
Haupt- und Personalamt
 4. Referat WFB
Liegenschaftsamt (2)
Stadtkämmerei (2)
 5. Referat SOS
Amt für öffentliche Ordnung
 6. Referat T
Tiefbauamt (2)
Garten-, Friedhofs- und Forstamt (2)
 7. BVinnen Mitte, Nord, Ost
BV Süd, West
 8. BezÄ Ca, Bo, De, Feu, Hed, Mö, Mühl, Mün,
Ob, P-B, Si, Sta, Un, Vai, Wa, Weil, Zu
 9. GPR (2)
 10. Rechnungsprüfungsamt
 11. L/OB-K
 12. Hauptaktei

- III.
 1. Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN
 2. CDU-Fraktion
 3. Fraktionsgemeinschaft Die FrAKTION
LINKE SÖS PIRATEN Tierschutzpartei
 4. SPD-Fraktion
 5. FDP-Fraktion
 6. Fraktion FW
 7. AfD-Fraktion
 8. Fraktionsgemeinschaft PULS